Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 13.

(Nr. 8412.) Gesetz, betreffend die Anwendung der für den Verkehr auf den Kunststraßen bestehenden Vorschriften auf den Kreis Ziegenrück vom 1. Januar 1877. ab. Vom 1. Juni 1876.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen &c. verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

Einziger Paragraph.

Die Verordnung vom 17. März 1839. (Gesetz-Samml. 1839. S. 80.) und die Order vom 12. April 1840. (Gesetz-Samml. 1840. S. 108.), den Verkehr auf den Kunststraßen betreffend, sowie das darauf bezügliche Gesetz vom 12. März 1853. (Gesetz-Samml. 1853. S. 87.) finden vom 1. Januar 1877. ab auch auf den Kreis Ziegenrück Anwendung.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 1. Juni 1876.

(L. S.) Wilhelm.

Camphausen. Gr. zu Eulenburg. Leonhardt. Falk. v. Kameke. Achenbach. Friedenthal.

Ausgegeben zu Berlin den 17. Juni 1876.

(Nr. 8413.) Gesetz, betreffend die Aufhebung der Parochialexemtionen. Vom 3. Juni 1876.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen rc. verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§. 1.

Die nach dem Allgemeinen Landrecht §§. 283. bis 287. Titel 11., Theil II., sowie die in einzelnen Landestheilen oder Ortschaften nach besonderem Recht oder Herkommen für bestimmte Personen oder Grundstücke bestehenden Parochialexemtionen werden mit allen ihren Folgen vom 1. Januar 1877. ab aufgehoben.

§. 2.

Bestehen an einem Orte mehrere Parochien, so haben die bisherigen Eximirten, sofern sie nicht bereits früher einer bestimmten Parochie zugewiesen oder dauernd beigetreten sind, das Recht, bis zum 31. Dezember 1876. diejenige Parochie zu wählen, welcher sie als Mitglieder dauernd beitreten wollen. Die Wahl geschieht durch ausdrückliche Erklärung bei dem Gemeindekirchenrath oder Kirchenvorstand.

Wird die Wahl nicht innerhalb der Frist ordnungsmäßig ausgeübt, so gelten die Eximirten als Mitglieder derjenigen Parochie, innerhalb welcher ihre Wohnung belegen ist.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 3. Juni 1876.

(L. S.) **Wilhelm.**

Fürst v. Bismarck. Camphausen. Graf zu Eulenburg. Leonhardt. Falk. v. Kameke. Achenbach. Friedenthal.

(Nr. 8414.) Gesetz, betreffend den Ankauf und den Ausbau der Bahnstrecken Halle-Kassel und Nordhausen-Nixei. Vom 7. Juni 1876.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen rc. verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§. 1.

Die Staatsregierung wird ermächtigt:

1) die Bahnstrecken Halle-Kassel und Nordhausen-Nixei der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft nach Maßgabe des beigedruckten Vertrags vom 4. März d. J. für den Staat käuflich zu erwerben,

2) zum

2) zum Ausbau der Halle-Kasseler Bahn, soweit sie für die Zwecke der Berlin-Wetzlarer Bahn mitbenutzt werden wird, die Summe von 10,500,000 Mark und

3) zur Herstellung des zweiten Geleises in der Strecke von Halle bis zum Anschlußpunkt der im Bau begriffenen Bahnstrecke Sandersleben-Sangerhausen an die Halle-Kasseler Bahn, sowie in der Strecke Nordhausen-Nixei die Summe von 3,500,000 Mark zu verausgaben.

§. 2.

Der hiernach erforderliche Geldbetrag wird bis zur Höhe von 28,500,000 Mark aus den der Staatsregierung durch das Gesetz vom 11. Juni 1873. (Gesetz-Samml. S. 305.) für den Bau der Bahn von Berlin nach Wetzlar zur Verfügung gestellten Geldmitteln entnommen und der Rest durch Veräußerung eines entsprechenden Betrages von Schuldverschreibungen aufgebracht.

Wann, durch welche Stelle, in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuß, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Kursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen, bestimmt der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe, wegen Annahme derselben als pupillen- und depositalmäßige Sicherheit und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869. (Gesetz-Samml. S. 1197.) zur Anwendung.

§. 3.

Jede Verfügung der Staatsregierung über die im §. 1. Nr. 1. bezeichneten Eisenbahnen beziehungsweise Eisenbahntheile durch Veräußerung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages.

§. 4.

Die Ausführung dieses Gesetzes wird, soweit solche nach den Bestimmungen des §. 2. nicht durch den Finanzminister erfolgt, dem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten übertragen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 7. Juni 1876.

(L. S.) **Wilhelm.**

Fürst v. Bismarck. Camphausen. Gr. zu Eulenburg. Leonhardt.
Falk. v. Kameke. Achenbach. Friedenthal.

Vertrag,

betreffend

den Ankauf der Bahnstrecken Halle-Kassel und Nordhausen-Nixei der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft für den Staat.

Zwischen der Königlichen Staatsregierung, vertreten durch den Geheimen Ober-Regierungsrath D'Avis als Kommissar des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und den Geheimen Ober-Finanzrath Rötger als Kommissar des Finanzministers einerseits, und dem Direktorium der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft andererseits, ist heute unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Genehmigung, sowie der Zustimmung des Ausschusses und der Generalversammlung der Aktionäre der vorgenannten Eisenbahngesellschaft, folgender Vertrag abgeschlossen worden:

§. 1.

Die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft tritt an den Staat zu Eigenthum ab:

a) die für Rechnung ihres Stammunternehmens erbaute Bahnstrecke von Nordhausen bis zur früheren Landesgrenze bei Nixei nebst Zubehör in dem Umfange, in welchem sich dieselbe in der Verwaltung des Staates befindet,

b) die Halle-Kasseler Zweigbahn, wie dieselbe in Gemäßheit des mit dem Staate abgeschlossenen Vertrages vom 25. Juni 1862. hergestellt ist, mit ihrem gesammten beweglichen und unbeweglichen Zubehör, insbesondere mit den Betriebsmitteln, dem Restbaufonds, sowie dem Reserve- und Erneuerungsfonds,

beide mit allen daran haftenden Rechten und Verpflichtungen, und zwar:

die erstere (ad a.) gegen Erstattung der buchmäßigen Aufwendungen (ult. 1875. ohne Betriebsmittel 3,147,985,81 Mark), abzüglich von 52,500 Mark, welche seiner Zeit aus dem Baufonds der Bahnstrecke dem Reservefonds der Magdeburg-Leipziger Bahn überwiesen worden sind,

die letztere (ad b.) gegen Zahlung einer Abfindungssumme von 39,000,000 Mark, geschrieben: Neun und dreißig Millionen Mark, sowie gegen Zahlung des der Verkäuferin nach §. 9. dieses Vertrages zur Last fallenden Stempelbetrages.

§. 2.

Die Uebergabe und die Uebertragung des Eigenthums der beiden Bahnen (§. 1.) erfolgt mit dem ersten des auf die Perfektion dieses Vertrages folgenden Monats, die Erstattung der Aufwendungen und die Entrichtung der Abfindungs-

summe

summe (§. 1.) mit 10 Millionen Mark bei der Uebergabe der Bahnen, mit 10 Millionen Mark nach Ablauf weiterer drei Monate, mit 10 Millionen Mark am Tage des Ablaufs der Kündigungsfrist der gesammten auf dem Magdeburg-Leipziger Eisenbahnunternehmen radizirten, von der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft zu kündigenden Prioritätsobligationen (§. 7.), mit 10 Millionen Mark ein Vierteljahr nach diesem Zeitpunkt und mit dem Restbetrage nach Verlauf von weiteren drei Monaten, die bei der Uebergabe der Bahnen nicht gezahlten Beträge mit $4\frac{1}{2}$ Prozent Zinsen vom Tage der Uebergabe bis zum Zahlungstage.

Dem Staat steht das Recht zu, die ganze Abfindungssumme (§. 1.) sofort bei der Uebergabe oder in größeren Raten, als vorstehend festgesetzt, auch vor den Fälligkeitsterminen, im letzteren Falle jedoch nach vier Wochen vorher erfolgter schriftlicher Anzeige, zu zahlen.

§. 3.

Die zur Zeit der Uebergabe der Bahn vorhandenen Vorräthe an Bahn- und Betriebsmaterialien der Halle-Kasseler Bahn werden vom Staate gegen Erstattung der buchmäßigen Beschaffungskosten mit übernommen.

§. 4.

Zu den Betriebsmitteln der Halle-Kasseler Bahn gehört neben dem für Rechnung des Halle-Kasseler Baufonds beschafften Lokomotiven- und Wagenpark ein ideeller Antheil an den seit dem Jahre 1873. für gemeinschaftliche Rechnung der Erneuerungsfonds der Halle-Kasseler und der Magdeburg-Leipziger Stammbahn beschafften Lokomotiven und Wagen. Diese gemeinschaftlichen Betriebsmittel sind nach dem Verhältniß der aus den beiden Fonds gemachten Aufwendungen zu vertheilen und sollen hierbei diejenigen Betriebsmittel, welche bisher auf der Halle-Kasseler Bahn Verwendung gefunden haben, dem Staate, und diejenigen, welche im Betriebe der Magdeburg-Leipziger Bahn verwendet worden sind, der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft zufallen, beiden unter Anrechnung der buchmäßigen Beschaffungskosten. Eine etwa verbleibende Differenz im Geldwerthe soll bei den resp. Beständen der Erneuerungsfonds zur Ausgleichung gebracht werden.

§. 5.

Das gesammte Beamten- und Dienstpersonal der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft, soweit dasselbe dem Ressort der Betriebsdirektion zu Nordhausen und der Ober-Maschinenmeisterei zu Halle zugetheilt ist, sowie das Beamten- und Dienstpersonal der allgemeinen Verwaltung — und zwar dieses bis zu einem Drittel jeder Beamtenkategorie — wird von der Staats-Eisenbahnverwaltung übernommen, welche die mit den Beamten eingegangenen Verträge zu erfüllen, insbesondere auch für die denselben an die bisherige Pensions-, Wittwen- und Waisenkasse zustehenden Anrechte in gleicher Weise, wie die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft für die Anrechte der hiernach in ihren Diensten verbleibenden Beamten, aufzukommen hat.

Der am Tage der Perfektion dieses Vertrages vorhandene Bestand der Pensions-, Wittwen- und Waisenkasse für die Beamten der Magdeburg-Köthen-

 Halle-

Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft soll, sobald sich die letztere auflöst, an die Preußische Staatsregierung zur abgesonderten Verwaltung übergeben werden und dazu dienen, die Verpflichtungen zu erfüllen, welche für die Kasse bis zur Perfektion dieses Vertrages entstanden sind, sowie die Pensionskassenbeiträge zu erstatten, welche Beamte aus Veranlassung der Auflösung der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft nach dem Statute der Pensionskasse zurückzufordern etwa berechtigt sind. Sofern dieser Bestand dazu nicht ausreichen sollte, wird der Staat und die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft beziehungsweise deren Rechtsnachfolger die etwa erforderlichen Zuschüsse je zur Hälfte leisten, wogegen auch ein nach Erfüllung aller Verpflichtungen etwa verbleibender Restbestand beiden Theilen zu Hälften zufällt.

Der Preußische Staat übernimmt auch die Fortgewähr der bisher aus Betriebsfonds gezahlten Pensionen und Unterstützungen, soweit solche in Folge von Beschädigungen beim Betriebe der Halle-Kasseler Zweigbahn und der Strecke Nordhausen-Nixei zugestanden worden sind, während für die in Folge von Beschädigungen auf den übrigen Strecken des Magdeburg-Leipziger Bahnunternehmens verwilligten Pensionen und Unterstützungen die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft beziehungsweise deren Rechtsnachfolger im Besitz jener Strecken aufzukommen hat.

Alle sonstigen innerhalb des Gesammtunternehmens, insbesondere auch aus Gründen dienstlichen Interesses oder aus Billigkeitsrücksichten übernommenen Pensionen und Unterstützungen trägt jeder der beiden Kontrahenten zur Hälfte.

§. 6.

Der Bahnhof Halle der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahn und dessen Gebäulichkeiten sind seiner Zeit zur Mitbenutzung für den Verkehr der Halle-Kasseler Bahn auf deren Kosten gemäß §. 7. des Vertrages vom 25. Juni 1862. erweitert worden. Das hierdurch entstandene Gemeinschaftlichkeitsverhältniß, welches sich jedoch auf die, lediglich den Zwecken der Halle-Kasseler Bahn dienenden Werkstätten, Lokomotivschuppen 2c. nebst zugehörigen Geleisen nicht erstreckt, soll bis auf Weiteres beibehalten, und demgemäß auch wie bisher eine Ausgleichung der Zinsen der Kapitalien, welche aus dem beiderseitigen Baufonds auf die der gemeinschaftlichen Benutzung dienenden Anlagen verwendet sind, nicht eintreten.

Die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft resp. deren Rechtsnachfolger soll gehalten sein, ihrerseits dem Staate auf dessen Verlangen auch die Mitbenutzung der seit Ende 1871. für Rechnung der Magdeburg-Halberstädter und Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft ausgeführten Bahnhofserweiterungen, insbesondere des Rangirbahnhofes nördlich der Delitzscher Straße bei Halle gegen Erstattung eines Drittels der betreffenden Ausgaben der genannten Gesellschaften oder einer Verzinsung dieses Drittels nach Maßgabe der desfalls unter den betheiligten Verwaltungen getroffenen Vereinbarungen einzuräumen.

An den Kosten der Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der hiernach gemeinschaftlich zu benutzenden Anlagen nebst Zubehör, sowie an allen Kosten des Betriebes auf denselben hat sich der Staat als Besitzer der Halle-Kas-

Kasseler Bahn mit einem Drittel zu betheiligen, welchem ein Zuschlag von 2 Prozent für allgemeine Verwaltungskosten hinzutritt; es soll ihm jedoch die Einrichtung einer besonderen Güterexpedition mit eigenem Personal und getrennten, aus der Gemeinschaft auszuscheidenden Büreau- und Bodenräumen, und die Anstellung eines oder mehrerer Beamten für den Halle-Kasseler Antheil am Stations- und Ueberwachungsdienst gestattet sein, und sollen die hieraus erwachsenden Ausgaben den zu repartirenden Gemeinschaftskosten zugeschlagen werden. Die Leitung des Fahr- und Rangirdienstes verbleibt innerhalb der gemeinschaftlich benutzten Anlagen während der Dauer der Gemeinschaft den Beamten der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft resp. deren Rechtsnachfolger.

Im Falle der Mitbenutzung der gemeinschaftlichen Anlagen für andere Bahnen, als die Halle-Kasseler, Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger und Magdeburg-Halberstädter, ist das dafür zu erhebende Entgelt bei Berechnung des vom Staate beizusteuernden Drittels von den Gemeinschaftskosten in Abzug zu bringen. Ausgenommen hiervon ist der Antheil der Verzinsung des Anlagekapitals, welchen die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft für die ihr einzuräumende Mitbenutzung der vorstehend in Alinea 1. bezeichneten gemeinschaftlichen Anlagen zu entrichten hat, indem dieser Antheil als Aequivalent für die zinslose Mitbenutzung der gleichen Anlagen für Zwecke der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft dem Staate als Besitzer der Halle-Kasseler Bahn zufallen soll.

Beiden kontrahirenden Theilen wird übrigens die Befugniß eingeräumt, nach einer zwei Jahre vorher erfolgten Kündigung von dem vorbezeichneten Gemeinschaftlichkeitsverhältniß zurückzutreten und die für ihre Rechnung ausgeführten Bahnhofsanlagen und angekauften Grundstücke in ausschließlich eigene Benutzung zu nehmen, oder sonst zu verwerthen. Hiervon sollen jedoch die lediglich dem Personenverkehr dienenden Einrichtungen nebst den Anlagen für den Wasser-Ab- und Zufluß bis dahin ausgeschlossen sein, daß über eine anderweite Anordnung dieser Einrichtungen und Anlagen zwischen den betheiligten Verwaltungen eine Einigung herbeigeführt sein wird.

§. 7.

Die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft löst sich auf, liberirt die Strecke Nordhausen-Nixei von den Schuldverbindlichkeiten der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft und kündigt zu diesem Zwecke die auf dem Unternehmen ruhenden Prioritätsobligationen nach Perfektion dieses Vertrages zur Rückzahlung. Sie übernimmt ferner die Abfindung der Inhaber von Aktien Litt. B. der Gesellschaft, soweit für dieselben durch Gesetz vom 12. Januar 1863. Staatszinsgarantie gewährt ist, sowie die Vertretung des Staates gegen alle Ansprüche, welche gegen denselben aus dem mit der Auflösung der Gesellschaft hinfällig werdenden Vertrage vom 25. Juni 1862. geltend gemacht werden sollten. Dagegen tritt der Staat in die gegenwärtig und nach beschlossener Auflösung bestehenden Verpflichtungen der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft gegen die Verwaltung des Königlich Prinzlichen Familienfideikommisses als Besitzerin von nicht garantirten Stammaktien Litt. B. (810,000 Thlr.) ein.

Hin-

Hinsichtlich der Gewährleistung bleibt es im Uebrigen bei den gesetzlichen Bestimmungen.

Der Staat bleibt verpflichtet, von den Beträgen, welche ihm in Folge der von den Kreisen und Kommunen der Strecke Halle-Heiligenstadt übernommenen Rückzinsgarantie für die Kosten des Grunderwerbs zur Halle-Kasseler Eisenbahn für die Zeit bis zum Tage der Uebergabe zustehen, den achten Theil an die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft zu erstatten.

§. 8.

Etwaige aus dem §. 6. dieses Vertrages beziehungsweise über die Ausführung desselben entstehende Streitfragen zwischen beiden Theilen sollen auf schiedsrichterlichem Wege zur Erledigung gebracht werden, und zwar in der Art, daß jeder Theil ein der Direktion einer Preußischen Staats- oder Privatbahn angehöriges Mitglied ernennt und diese einen Dritten von gleicher Qualifikation sich beiordnen, unter denen die Stimmenmehrheit über die Streitfrage mit Ausschluß jedes weiteren Rechtsmittels zu entscheiden hat. Können die beiden Schiedsrichter sich über die Person des Dritten nicht einigen, so soll der Direktor des höchsten Königlichen Gerichts zu Halle ersucht werden, denselben unter Zugrundelegung der vorgedachten Qualifikationsbedingung zu bestimmen.

§. 9.

Den Stempel dieses Vertrages übernimmt die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft zur Hälfte, während die auf den Staat entfallende andere Hälfte außer Ansatz bleibt.

Berlin und Magdeburg, den 4. März 1876.

Namens der Königlichen Staatsregierung.

D'Avis. Rötger.

Das Direktorium der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft.

Koch. Schmidt. Dihm. Kranke. Hempel.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).